JLUSTROWANY TYGODNIK
Numer 40
Samochód
30 groszy
7. lipca 1929
Zagadnienia nowoczesnego automobilizmu sportowego, komunikacyjnego i transportowego
TECHNIKA — PRAKTYKA — KRONIKA
Wydawnictwo: Drukarnia Polska S. A. w Poznaniu

Samochodem w dżungli



Znany podróżnik P. L. Hoefler przedsięwziął interesującą ekspedycję do środkowej Afryki, w okolice Tanganyiki na samochodzie ciężarowym. Celem ekspedycji jest „polowanie fotograficzne" w głębi dzikiej dżungli. Na rycinie widzimy samochód powracający z łowów.

Nieco o cłach samochodowych

We wszystkich prawie krajach w ubiegającem dziesięcioleciu zaznacza się wybitna tendencja w kierunku wzmocnienia ochrony celnej.

Przyczyny tego zjawiska ekonomiści skłonni są widzieć w ogólnie panujących prądach nacjonalistycznych, wysuwających „hasło ochrony pracy narodowej", w tendencjach skarbowych, zmierzających do uznania dochodów z ceł, jako ważnej pozycji budżetu państwowego, w powstaniu po wojnie w różnych państwach nowych gałęzi przemysłu w dążeniu do samowystarczalności, pomimo głoszonych szczytnych haseł o międzynarodowej współpracy narodów i wysuwanych stąd często teoretycznych wniosków, także w in w obawie przed dumpingiem.

Pewne fakty (np. w dziedzinie ceł wywozowych) upoważniają przytem do mniemania, że wspomniane powyżej zainteresowanie się sprawami celnemi w Genewie może mieć na celu nie tylko zunifikowanie, w granicach możliwości, nomenklatur taryf celnych lub uproszczenie formalności celnych itp., ale że przytem silne gospodarczo organizmy państwowe radeby mniej lub więcej podporządkować w sprawach celnych swoim własnym interesom interesy państw gospodarczych słabszych.

* * *

Także polska taryfa celna skonstruowana jest pod znakiem protekcjonizmu. Ma to swoje uzasadnienie w następujących przyczynach.

Kraj nasz o przewadze charakteru rolniczego idzie jednak wyraźnie w kierunku uprzemysłowienia. a zresztą posiada już kilka potężnych ośrodków przemysłowych. Dążność do industrjalizacji jest wynikiem nietylko, bądź co bądź, rozwijającej się w tym kierunku energji społecznej, ale związana jest z faktem jednego ze znaczniejszych w Europie przyrostów ludności (osiągającego cyfrę około pół miljona głów rocznie), której trzeba dać zatrudnienie w kraju.

Jednocześnie zaś, jeżeli idzie o uprzemysłowienie kraju, to wogóle rzecz biorąc, a przedewszystkiem przy naszem położeniu geograficznem, wzgląd na interesy obrony państwa, a w związku z tem konieczność utrzymania rozwoju lub nawet powstania pewnych gałęzi przemysłu, wzgląd zawsze aktualny, także przy rozważaniu zagadnienia celnego nie może być pomijany.

* * *

Wszystko to sprawia, że kierunek umiarkowanie protekcjonistyczny w polskiej polityce celnej należałoby uznać za uzasadniony, z zastrzeżeniem, że ochrona celna powinna niezmiernie subtelnie być skonstruowana, aby wychowywać młode przemysły, bronić przemysły słabsze przed silniejszemi zagranicznemi, hamować import zbędny, a nie tamować przywozu zdrowego, t. j. koniecznego.

Pod tym względem taryfa polska nie odpowiada wszystkim potrzebom życia gospodarczego kraju. Aby nie opuszczać dziedziny automobilizmu, któremu pismo nasze służy, niechaj nam wolno będzie zacytować kilka błędnych posunięć naszej polityki celnej w stosunku do importu samochodowego.

* * *

Nie zamierzamy wnikać w kwestję wysokości ceł od podwozi samochodowych, została ona bowiem wszechstronnie zwentylowana i ogół automobilistów polskich jest zgodny w krytyce poglądu sfer rządowych, które — miast popierać przywóz podwozi ze względu na motoryzację kraju — import ten utrudniają, wychodząc z założenia, że — ponieważ samochód jest artykułem zbytku (!) — może on spokojnie stanowić źródło dochodów fiskalnych.

Bo nasze cła od podwozi są cłami fiskalnemi, a nie ochronnemi. Nie mając właściwie własnej produkcji podwozi (a part chwalebne. lecz jakże skromne jeszcze wyjątki) nie mamy czego chronić. Inaczej rzecz się ma z przemysłem karoseryjnym, który rozwinął się w Polsce wspaniale i rokuje nadzieje jaknajlepsze.

To też byłoby rzeczą słuszną, gdyby taryfa celna chroniła ten nasz młody i zdrowy przemysł nadwozi. Tak jednak nie jest, jak wynika z następujących faktów.

Do niedawna jeszcze, bo do końca ubiegłego roku, opłacało się sprowadzać z zagranicy samochody zdekompletowane, to jest automobile bez części wyrabianych w Polsce, jako to: akumulatorów, drzwiczek, szyb, zderzaków itd. Ponieważ w naszej taryfie samochody traktuje się narówni z... bydłem, dlatego że taryfuje się je według wagi, opłacało się pomniejszać ciężar samochodu importowanego, bo im lżejszy automobil, tem lżejsza była odprawa celna. Na tej przemyślnej sztuczce naszych kupców zarabiał na czysto krajowy przemysł akcesoryjny, dostarczając en masse „balastu", bez którego samochód przebył granicę. Omawiana sztuczka nie podobała się naszym władzom celnym. Rozporządzono więc z początkiem r. b., że od samochodu zdekompletowanego płaci się pełną stawkę celną według wagi katalogowej danego samochodu. Tak więc taryfa celna obciąża najwyższą stawką samochód importowany bez części produkowanych przez przemysł krajowy, tak że, oczywiście, lepiej się kalkuluje nabycie maszyny wyekwipowanej w drzwiczki, szyby, zderzaki i t. p. zagranicą.

Prawda, że to dość dziwna historja? Pocieszmy się. Mamy na składzie jeszcze ciekawsze exemplum.

Mianowicie taryfa celna w sposób idealnie doskonały uniemożliwia uruchomienie krajowej wytwórczości karoseryj samochodów ciężarowych. Przyczyną tego jest wadliwa stawka celna w stosunku do podwozi, której wysokość całkowicie pochłania koszty nadwozia. Stawka celna na samochód ciężarowy 5-cio tonnowy, wagi brutto 2 900 kg przy podwoziu 2 500 kg wyniesie 3 990 zł i 40 gr, natomiast cło od jego podwozia pod krajową karoserję wynosi 6 235 zł, a więc prawie dwukrotnie drożej. W kalkulacji różnicę wysokości ceł 2 244,6 zł należy dodać do ceny karoserji krajowej, aby obliczyć opłacalność wozu. Jest to zatem podatek, obciążający nadwozie ciężarowe krajowe, natomiast znakomicie wpływający na powiększenie importu zagranicznego...

* * *

I jeszcze jedna sprawa — tym razem nie celna, a reglamentacyjna. Jak wiadomo, w. m. Gdańsk ma prawo do kontyngentów na przywóz samochodów dla własnych potrzeb, oraz dla handlu z Polską. Abstrahując od tego, że kontyngent t. zw. „własny", jak na potrzeby Gdańska jest wygórowany i bywa wykorzystywany na import do Rzeczypospolitej, — należy wyrazić zdziwienie, dlaczego przyznano Gdańskowi przywilej pośrednizenia w imporcie samochodów z zagranicy do Polski (jak wiadomo, na terenie wolnego miasta niema fabryki samochodów). Przywilej ten odbija się na skórze polskiego kupiectwa samochodowego, Gdańsk bowiem konkuruje z niem w sposób nieuczciwy, bo zakupując w Gdańsku samochód, Polak nie płaci podatku obrotowego, który musi uiścić przy analogicznej transakcji w kraju. Wogóle — kwestja podatkowa w handlu samochodami jest jedną z najdotkliwszych bolączek uczciwego handlu polskiego. Lecz jest to jak mawiał Kipling, — une autre histoire, do której niebawem powrócimy.

T. K—j.

Polskie cła samochodowe

(Stawki celne za 100 kg włącznie 10% poborów manipulacyjnych).

Pod „cłem ulgowem" rozumieć należy cło, opłacane przy imporcie samochodów z państw, z któremi Polska zawarła konwencje.

I. SAMOCHODY

	Karoserje otwarte		Karoserje kryte	
	cło ulgowe	z Niemiec	cło ulgowe	z Niemiec
1. 350- 700 kg	zł 367.06	zł 524.37	zł 419.50	zł 599.28
2. 700-1100 „	„ 238.39	„ 476.78	„ 272.45	„ 544.90
3. 1100 1500 „	„ 371.82	„ 619.71	„ 424.94	„ 708.24
4. powyż 1500 „	„ 762.61	„ 708.24	„ 871.55	„ 990.40

II) Samochody omnibusowe i sanitarne

1. . . . . zł 189.20 niema konwencji.

III) Samochody ciężarowe, towarowe i półciężarowe

1 1200 kg i mniej	zł 177.76	niema konwencji.
2 powyżej 1200 kg	„ 151 36	

IV) Podwozia osobowe i towarowe

1. 450 kg i mniej	zł 73.78	zł 123,—
2. 450 „ 700 kg	„ 41.62	„ 104.—
3. 300 „ 1100 „	„ 80.41	„ 160.80
4 powyżej 1100 „	„ 192.04	„ 274 50

V) Przyczepki

1) za sztukę zł 1136.—

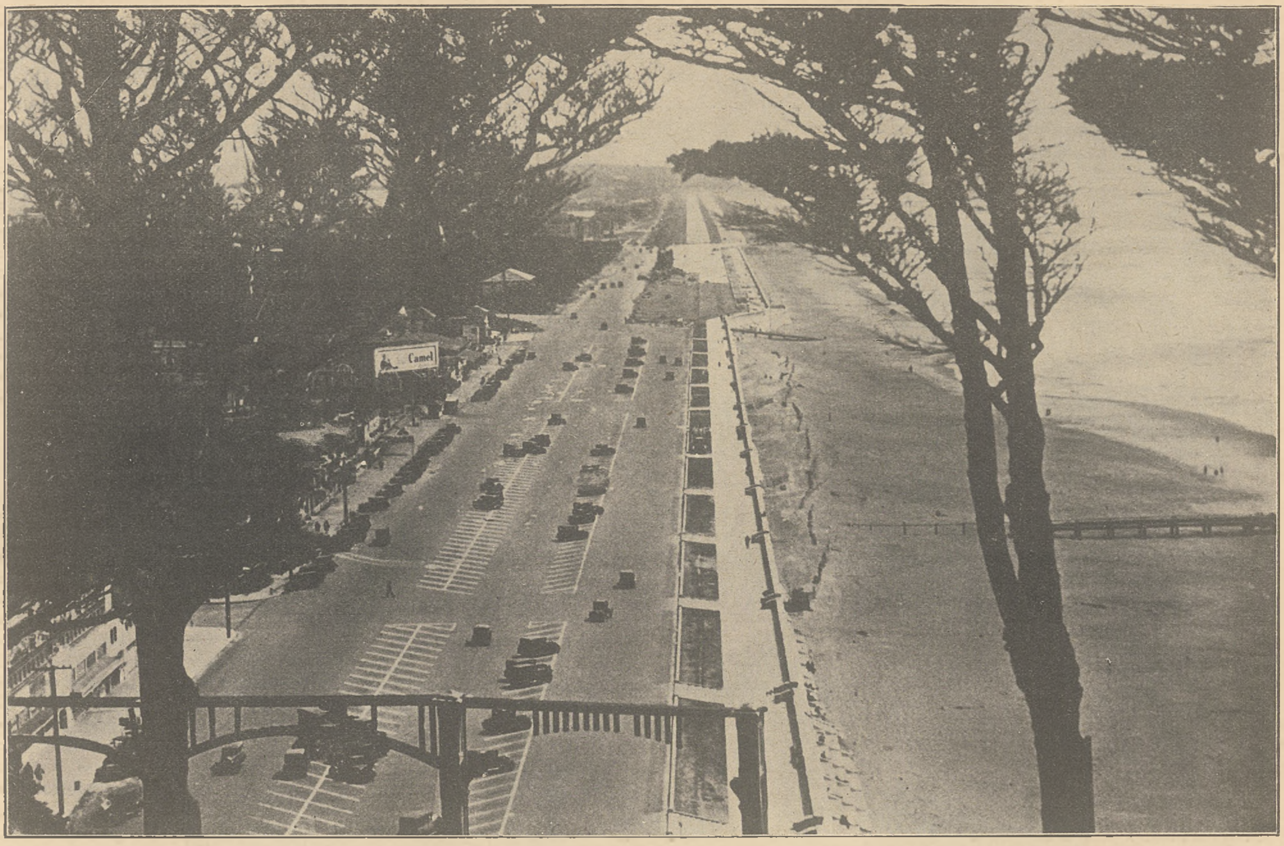
VI) Przyczepki z platformą

1. za sztukę zł 946.—

Odnalezienie mjra Franco



Lotnik hiszpański, major Franco, który przed dwoma tygodniami wystartował do lotu transatlantyckiego na samolocie „Numancia" i zaginął w drodze, został odnaleziony na oceanie w okolicy wysp Azorskich przez angielski transportowiec lotniczy „Eagle". — Lotnicy i marynarze transportowca zostali udekorowani orderami hiszpańskiemi.



Ulice i drogi amerykańskie dostosowane są przedewszystkiem do potrzeb automobilizmu. Na szerokich bulwarach, przeznaczonych do parkingu, wymalowano jasne linje, tworzące jakgdyby klatki postojowe. Fot.: Keystone View

W wirze samochodowym

Chicago, w czerwcu.

Taksówki w miastach amerykańskich są znakomitym przykładem umiłowania samochodu przez tutejszych obywateli. W New-Yorku na pierwszy rzut oka uderza zewnętrzny wygląd, wygodnych i eleganckich dorożek samochodowych. A jest w czem wybierać, gdyż każda kompanja stara się prześcignąć drugą.

Najbardziej rozpowszechnione są „Jellow-Taxi“, „Checkery“ i „Paramount'y“. „Jellow-Cab'y“ są oczywiście całe żółte, a raczej pomarańczowe i są najbardziej typowemi taksówkami. Inaczej już się rzecz ma z „Checkerami“, w szczególności nowego typu, gdyż istnieją dwa rodzaje „Checkerów“. Kremowe wychodzą powoli z obiegu, a ich miejsce zajmują wspaniałe, lśniące, czarne limuzyny o ramach okiennych z aluminjum, zawsze wypucowane i błyszczące. Potężne te dwa trusty dorożek samochodowych obsługują prawie wszystkie większe i mniejsze miasta w Stanach Zjednoczonych. W jednych przeważają „Jellow-Caby“, w innych „Checkery“, gdyż nawiasem mówiąc, rywalizujące ze sobą firmy wypowiadają sobie niekiedy zażartą wojnę, jak to miało miejsce rok, czy dwa lata temu w Cleveland, gdzie strzelanina uliczna i wzajemne wybijanie sobie szyb przez szoferów z dwóch wrogich obozów, były na porządku dziennym, a raczej nocnym.



Na niezbyt szerokich ulicach parking odbywa się wzdłuż krawężnika, przyczem samochody stają na ukos przodem do trotuaru. Fot. New York Times

Prócz tych dwóch dominujących trustów, każde miasto posiada swoje lokalne kompanje. Np. „Paramount'ów“ poza New-Yorkiem nie widziałem. Śliczne



W kraju wuja Sama nawet przekupnie kwiatów posługują się samochodami. Fot. Gen. Motors Co.



W hotelu Astor w New-Yorku odbyła się wspaniała wystawa luksusowych wozów General Motors.

wozy, obszerne i wygodne, koloru bordo. Kto jest jednak wybredniejszy i ma ochotę na coś odrębniejszego, może jechać taksówką „Packardem“ lub „Cadillac'iem“, których dość duża liczba krąży po ulicach New-Yorku. Nie kosztuje to nawet drożej, gdyż istnieją tylko dwie ceny. Inne marki samochodów, jak „Buick“, — czy „Nash“ również wypuszczają swoje maszyny jako taksówki. Niestety nie umiem określić fenomenalnej liczby dorożek samochodowych, w tem blisko siedmiomiljonowem mieście, przez które według obliczeń przewija się dziennie jedenaście miljonów ludzi. — Wylądowawszy w New Yorku zrobiło mi się pomarańczowo w oczach na widok zajeżdżających jedne po drugiej „Jellow-Taxi“, myślałem, że innych niema. Otóż konkurencja wielkich przedstawicielstw dorożek samochodowych polega jeszcze na tem, że zawierają one umowy z hotelami, teatrami czy linjami okrętowemi i biorą na swe wyłączne „przewożenie“, gości tych instytucyj. A ponieważ klient musi być obsłużony jak należy, więc przed hotelem, czy kinem stoi jegomość z gwizdkiem, umundurowany przez daną firmę i na skinienie pasażera (który nb. wsiadając do taksówki jest temsamem przeważnie ubezpieczony od wypadku) przywywa samochód. otwiera drzwiczki, pomaga przy wsiadaniu lub wysiadaniu.

Kto ma ochotę udawać, że posiada własną maszynę lub poprostu potrzebuje samochodu na cały dzień, telefonuje do biura wynajmu i na zamówioną godzinę zajeżdża wóz na jego usługi. Kosztuje to oczywiście drożej. W Ameryce prawie każdy jest swoim własnym szoferem. Może się wcale nie znać na motorze, byleby umiał prowadzić. Szofer jest tutaj luksusem, na jaki nie każdy, nawet właściciel kilku maszyn może sobie pozwolić, a po większej części nie che. Stacje benzynowe i warsztaty reparacyjne są tak gęsto rozsiane, że jest niemożliwością nieotrzymanie natychmiastowej pomocy. Pęknie guma — telefon i zajeżdża wóz z lewarem, a czynność właściciela samochodu polega jedynie na sięgnięciu do kieszeni. Zabraknie benzyny na szosie, w podróży — wystarczy kiwnąć na pierwszy przejeżdżający samochód, a zabierze on ze sobą kogokolwiek z jadących do najbliższej stacji benzynowej, skąd po paru minutach może wrócić z bańką gazoliny, maszyną jadącą w tym samym kierunku. Za niewielką opłatą można kazać umyć auto na ulicy w przeciągu dwunastu minut.

Na jedną rzecz są tutaj czuli kierowcy samochodów. Nie lubią, by ich brano za szoferów. Dlatego też zawsze, gdy z właścicielem jedzie mniej niż trzy osoby, nie wypada absolutnie usiąść na tylnem siedzeniu lecz koniecznie obok kierowcy. Nie mogłem zrazu zrozumieć dlaczego trzy osoby cisną się na przedniem siedzeniu, mając tyle wolnego miejsca. Wyjaśnił mi to dopiero w Chicago, właściciel wspaniałego „Lincolna“, tłumacząc na czem polega „amerykańska jazda“.

Gdzie zostawiają ludzie swoje maszyny, gdy idą do pracy? Na ulicy, lub na placach specjalnie na ten cel zarezerwowanych. Najczęstszym napisem, jaki się spotyka na ulicach w miastach amerykańskich to: — „No parking“, czyli, że w tem miejscu, gdzie znajduje się tablica, nie wolno zostawiać maszyny. Gdzie tylko jednak niema tego napisu, stoją wzdłuż chodników



Laboratorjum kontroli mleka w Pennsylwanji urzęduje także na samochodzie. Fot. Atlantic

jeden za drugim, lub jeden obok drugiego, całe sznury samochodów. „No parking" posiada rozmaite ograniczenia, a więc np. nie wolno zostawiać wozu w ruchliwszych dzielnicach od godz. 6 rano do 7.30 popoł. itd. Na szerokich bulwarach lub w pobliżu podmiejskich miejscowości wycieczkowych nie ustawia się maszyn rzędem wzdłuż chodnika lecz w skośnej linji, czyli że przednie, powiedzmy, prawe koła dotykają krawężnika, a maszyny stoją dość pod ostrym kątem, przez co może się ich o wiele więcej zmieścić na tym samym odcinku, niż gdyby stały jedna za drugą. Ażeby ułatwić zadanie automobilistom (czego się tu dla nich nie robi!) w miejscu zarezerwowanem dla postoju namalowane są na asfalcie grube żółte linje idące pod ostrym kątem od brzegu drogi, a samochody wjeżdżają sobie, każdy do swej przegródki, jak okręty do doków.

Rozumie się, że zostawianie samochodu na ulicy nic nie kosztuje, chociaż czasami kosztuje bardzo wiele — utratę maszyny. Istnieją przecież złodzieje specjaliści, trudniący się kradzieżą samochodów, które następnie przemalowują, zmieniają numer fabryczny i sprzedają jako używane. Niejeden poważany dziś „businessmen" zrobił majątek na tego rodzaju procederze. Aby zapobiec tej kategorji wypadków, fabryki zaopatrują swe wozy (drzwiczki i motor) w klucze patentowane. Oczywiście, że najbezpieczniej jest „parkować" maszynę na specjalnych stoiskach za drobną opłatą, 25 ct.

Wyjeżdżając nad wieczorem na przejażdżkę samochodową poza miasto, ujrzeć można charakterystyczny widok w Ameryce. Przytulone do brzegów szosy lub w lasku pod osłoną drzew, stoją ciche, nieoświetlone maszyny, ale nie puste. To „rendez-vous" zakochanych parek. Zbaczając z wielkiego bulwaru nad Michiganem w Chicago, w odnogę wiodącą do rodzaju „roud-point", dominującego nad jeziorem, po obu stronach drogi można zobaczyć wyłaniające się z mroków szarej godziny samotne auta z dwoma blisko siebie siedzącemi sylwetkami wewnątrz. Od samochodu do samochodu przesuwa się jakaś postać, to stróż moralności w osobie policjanta, który sprawdza czy przypadkiem okna samochodu nie są zasłonięte, gdyż w przeciwnym razie auto z zasłoniętemi firankami wędruje na posterunek policyjny.

Józef Opieński.



Wszechpotężny motor w przyspieszonem tempie wypiera ze wsi amerykańskiej poczciwe konie.

Fot. Underwood and Underwood

Ujednostajnienie przepisów ruchu w Ameryce

Z powodu federalistycznego ustroju i dużej niezależności poszczególnych Stanów, — w Stanach Zjednoczonych panował dotąd olbrzymi chaos w dziedzinie przepisów ruchu. Co Stan to inne prawo, co miasto to inny system porządkowania ruchu.

W zrozumieniu olbrzymiego niebezpieczeństwa, płynącego z tego stanu rzeczy, zwłaszcza wobec niesłychanego rozwoju automobilizmu i natężenia ruchu, szereg organizacyj samochodowych, o charakterze klubowym, handlowym i przemysłowym, stworzyło w roku 1924 pod auspicjami Departamentu Handlu „Amerykańską Radę bezpieczeństwa na drogach i ulicach", na czele której stanął obecny prezydent Stanów, Herbert Hoover. Po kilku kongresach i długotrwałych pracach szeregu komisyj, Rada ukończyła wreszcie w sierpniu zeszłego roku główną część programu naprawy warunków ruchu. Złożył się na to „Jednolity Kodeks Ruchu" stworzony w porozumieniu i przy współpracy Amerykańskiej Rady do ujednostajnienia praw Stanowych. Kodeks przedstawiono ciałom ustawodawczym wszystkich Stanów. — Większość z nich przyjęła go w całości, niektóre tylko zasadniczą jego część, a kilka rozpoczęło pracę dostosowania swych przepisów do wytycznych Kodeksu.

Na Kodeks składają się:

1) Jednolity akt o rejestracji pojazdów.

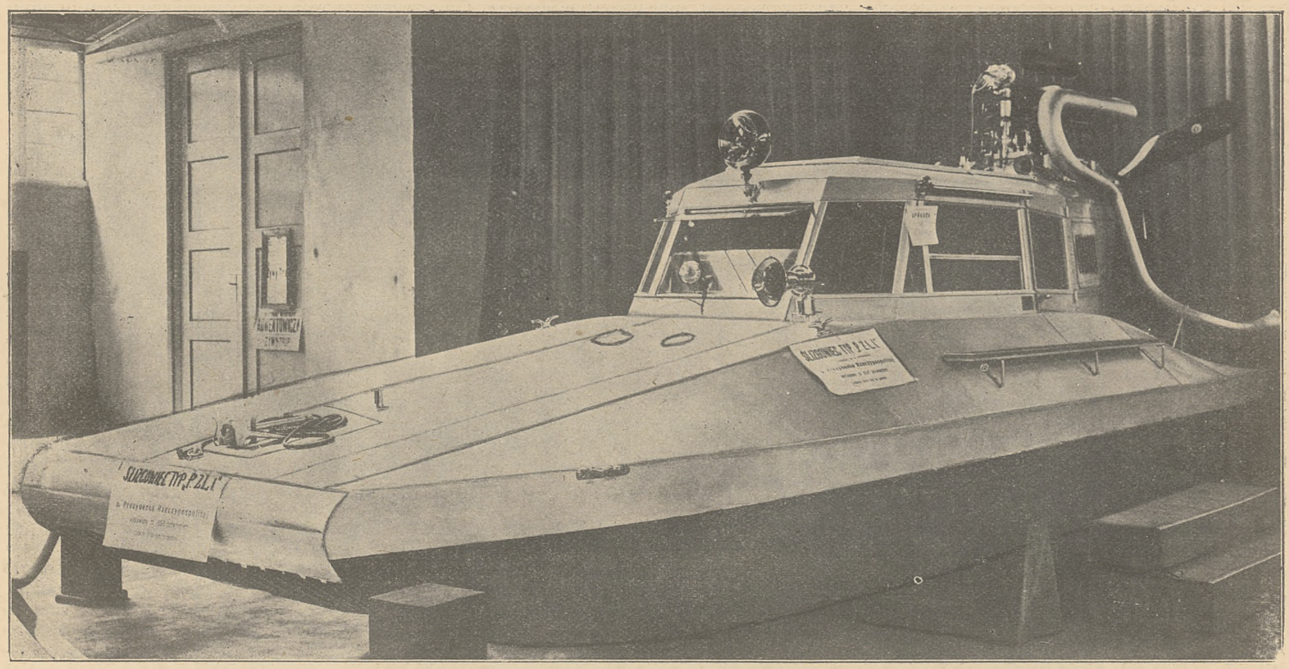
2) Jednolity akt przeciw kradzieżom samochodów.

3) jednolity akt o wydawaniu praw jazdy kierowcom.

4) Jednolity akt regulujący ruch pojazdów na drogach.

Niezależnie od Kodeksu, Rada wydała „Wzorowy regulamin ruchu ulicznego", podający ogólne wytyczne regulacji ruchu w miastach. Wydanie oddzielnego regulaminu, poza zakresem samego Kodeksu, spowodowane jest dwiema okolicznościami. Po pierwsze amerykańskie miasta posiadają b. rozległy samorząd, władze więc stanowe, przyjmując nawet Kodeks, nie mają dostatecznego wpływu na sprawy ruchu ulicznego, po drugie zaś — zagadnienie regulacji ruchu miejskiego obejmuje szereg specjalnych momentów, nie objętych ogólnym Kodeksem.

Widzimy więc, że Ameryka jest obecnie w trakcie wprowadzania w życie nowych przepisów ruchu, najdoskonalszych bodaj ze wszystkich dotąd istniejących w świecie.



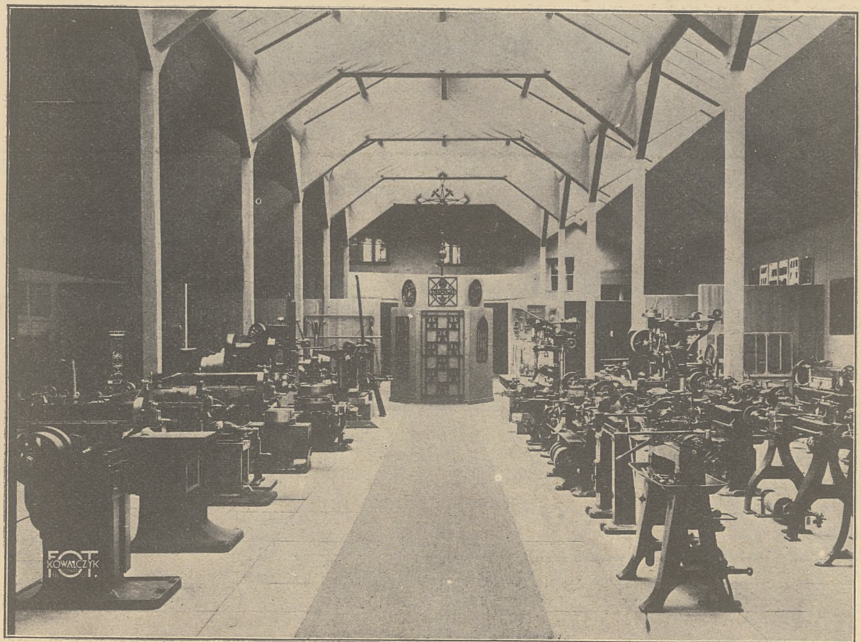
Państwowe Zakłady Lotnicze wykonały dla P. Prezydenta Rzeczypospolitej piękny ślizgowiec, wyposażony w duży motor lotniczy, który zapewnia mu szybkość ca. 65 km. na godzinę.

Prace uczni szkół technicznych na P. W. K.

Słyszeliśmy dużo o rozwoju naszego przemysłu. Wiemy, że powstał on ze zgliszcz i ruin, wiemy, że mimo braku pieniędzy, surowców i maszyn, mimo trudności zbytu, konkurencji zagranicznej i mimo ciężkich warunków finansowych, dokonał on w przeciągu ostatniego dziesięciolecia wielkiego dzieła, uwieńczeniem którego jest Powszechna Wystawa Krajowa. Przechodząc po niej widzimy potężne odlewy i bloki stalowe, kotły i relsy, widzimy maszyny parowe, lokomotywy, pociągi, lokomobile, motory ropne, naftowe i benzynowe, widzimy wreszcie całe samochody wykonane w kraju. Podziwiamy pracę naszych inżynierów i techników, rozumiemy jej znaczenie, lecz nie myślimy o młodej generacji, która musi uzupełniać stopniowo rzednące szeregi pionierów naszego dobrobytu, naszej niezawisłości przemysłowej.

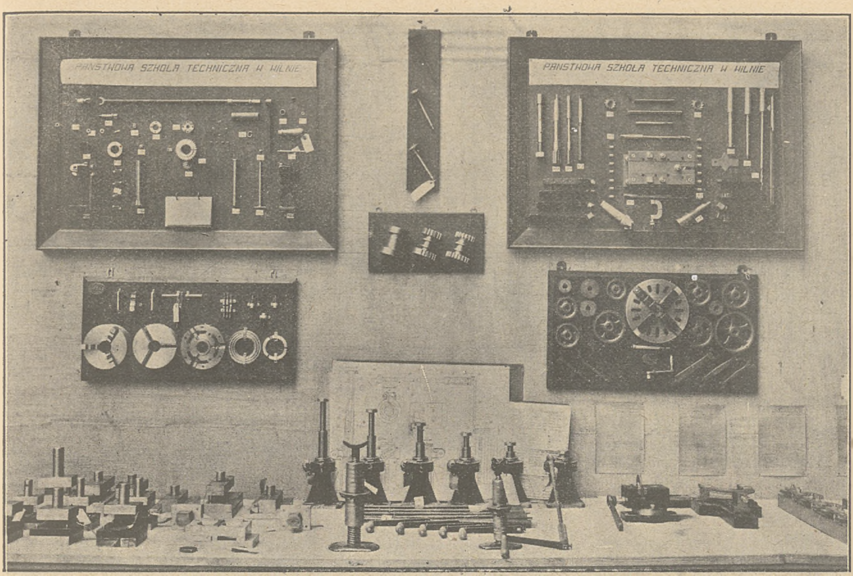
Większość ludzi traktuje przemysł jako coś gotowego i dawno obmyślonego. Według ich mniemania wystarczy kapitał zakładowy, rozdzielony na pewną ilość akcyj, rzetelna rada nadzorcza, dobry dyrektor i przedsiębiorstwo.

Tak gotowe, lecz bez sumiennych robotników, wyszkolonych techników i inżynierów specjalistów, żadna fabryka nie będzie mogła pracować. My Polacy nie możemy sobie pozwolić na luksus sprowadzania zagranicznych specjalistów, nie możemy też obyć się bez rodzimego przemysłu, musimy więc myśleć o wyszkoleniu własnych fachowców. Zadanie to powinny spełniać wyższe szkoły techniczne ogólnie znanego typu, pozatem szereg szkół specjalnych, któreby dały nam wyszkolonych techników, lepiej przystosowanych do prowadzenia poszczególnych oddziałów i pododdziałów fabryk, niż inżynierowie dyplomowani, obarczeni zazwyczaj zbyt wielką ilością wiadomości ogólnych. — Do niedawna nie zwracano u nas dostatecznej uwagi na średnie wyszkolenie techniczne, stawiając go na poziomie szkół rzemieślniczych, co doprowadziło do nadzwyczaj przykrego stosunku młodzieży do tych uczelni. Wszyscy dążyli do zdobycia matury, nie licząc się zupełnie z czasem i kosztami i zapisywali się potem gremjalnie do uniwersytetów, gdyż warunki materjalne uniemożliwiały im przetrwanie pięciu lub nawet sześciu lat w politechnikach, program których, zbyt trudny i obszerny, nie pozwalał studentom na uboczne zarobkowanie. Stan ten wywołał wręcz dziwne zjawiska. Dyplomowani inżynierowie zaczęli zapełniać biura fabryk i większych przedsiębiorstw handlowych, zapominając przy tej pracy o swojem głównem przeznaczeniu; równocześnie fabryki, a szczególnie mniejsze wytwórnie cierpiały na chroniczny brak personelu technicznego, wyszkolonych kierowników warsztatów, dobrych i postępowych majstrów, nie zmanierowanych jeszcze martwą rutyną.



Ogólny widok sali, w której możemy oglądać najróżniejsze maszyny i obrabiarki, wykonane w warsztatach szkół technicznych.

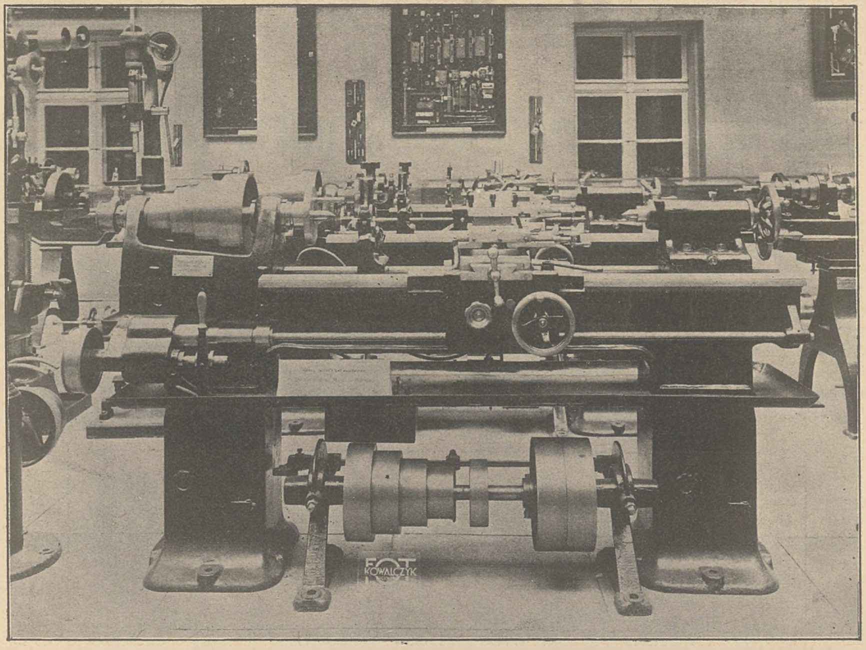
Ten niewłaściwy stosunek do szkół technicznych wywołał jeszcze inne szkodliwe zjawisko, polegające na tem, że na wykształcenie techniczne decydowali się tylko mniej zdolni



Podobne zjawisko możemy zaobserwować i w przemyśle samochodowym. Dziś jeszcze może nie odczuwamy braku wyszkolonych ludzi, gdyż zaledwie stawiamy pierwsze kroki w budowie samochodów, lecz przyjdzie chwila, kiedy będziemy zmuszeni korzystać z usług drogich i niezawsze dobrych specjalistów zagranicznych. Najważniejszem więc zadaniem naszych szkół jest obecnie przygotowanie całych kadr młodych techników, poważnie obznajmionych z konstrukcją motorów spalinowych oraz innych części składowych pojazdów mechanicznych. Ci ludzie powinni być młodzi duchem, pełni twórczej inicjatywy i dalecy od zniechęcenia, spowodowanego szeregiem bezpłodnych wysiłków. Muszą oni stworzyć nasze własne typy samochodów i zaopatrzyć je we wszystkie części składowe, począwszy od magneta i karburatora, a kończąc na różnych drobiazgach, jak np. lewarki, wskaźniki itp.

Nawet automobilista może znaleźć wśród różnych wyrobów metalowych, wykonanych przez wychowanków szkół technicznych szereg ciekawych dla niego przyborów.

mniej pracowici młodzi ludzie, usunięci z jakichbądźkolwiek powodów ze szkół ogólnokształcących. Takim sposobem na podstawowe stanowiska dostała się



Pod kierownictwem jednego z najlepszych specjalistów w dziedzinie obróbki metali wykonano w obszernych warsztatach Państwowej Szkoły Budowy Maszyn w Poznaniu szereg doskonałych obrabiarek i części składowych dla nich. Mimowoli przy oglądaniu tych eksponatów największą uwagę zwracamy na precyzyjną tokarnię pociągową, która nie ustępuje w niczem najlepszym zagranicznym wyrobom.

pewna ilość osób niepowołanych lub nawet wręcz szkodliwych.

Na szczęście stan ten przemija. Miarodajne czynniki zwróciły więcej uwagi na szkoły techniczne, zapewniły im większe kredyty, podniosły poziom i zamieniły te uczelnie na poważne ośrodki myśli i pracy technicznej. Nie wszystko jeszcze dziś jest bez zarzutu, lecz należy mieć nadzieję, że zrozumienie konieczności kształcenia przyszłych techników będzie coraz więcej przenikało najszersze warstwy naszego społeczeństwa.

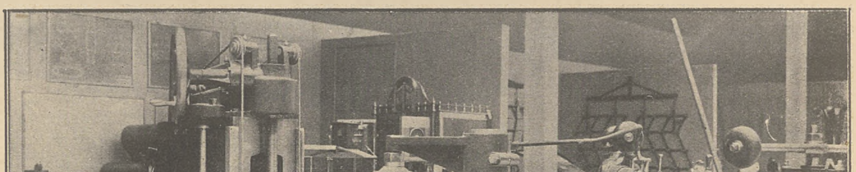
Najwięcej potrzebują dopływu świeżych sił najmłodsze gałęzie naszego przemysłu, które teraz powstają. Jako przykład może służyć radjotechnika. Parę lat przemysł ten skazany był na ślepe kopjowanie wzorów zagranicznych, gdyż brakło mu specjalistów, którzy włożyliby w pracę swoją własną myśl twórczą. Po wielu wysiłkach i wielu błędach przygotowano wreszcie zastęp młodych techników i choć częściowo oswobodzono się od wpływu zagranicy. Można już teraz śmiało twierdzić, że ci młodzi i energiczni ludzie przyczynią się do ogólnego postępu w tej dziedzinie i do zupełnego usamodzielnienia się naszego przemysłu radjotechnicznego.

Tylko tak zorganizowany przemysł przy ścisłej współpracy i łączności największych fabryk i najmniejszych warsztatów, potrafi uniezależnić nas od zagranicy.

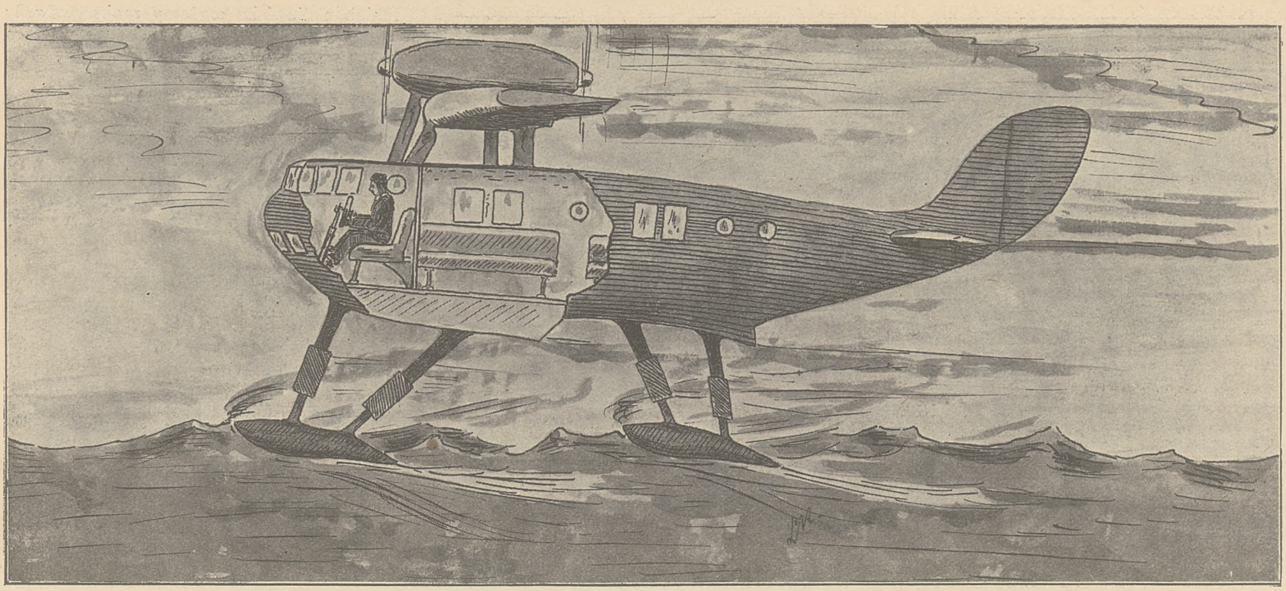
Wystawę oglądaliśmy z największą ciekawością. Sumienność wykonania, precyzja, połączone z równoczesnym rozmachem, świadczą o celowem przygotowywaniu młodzieży.

Z drugiej strony, chociażby ze stopnia zainteresowania, jakiem właśnie młodzież darzy nasze pismo, znamy jej zapał dla automobilizmu.

Wszystko to napełnia nas uzasadnioną otuchą wobec przyszłości. *K—a.*



W warsztatach państwowych szkół technicznych potrafią wykonywać nawet duże i zawiłe maszyny jak np. precyzyjne gryzaki, szlifierki, prasy oraz różne części składowe do tych maszyn.



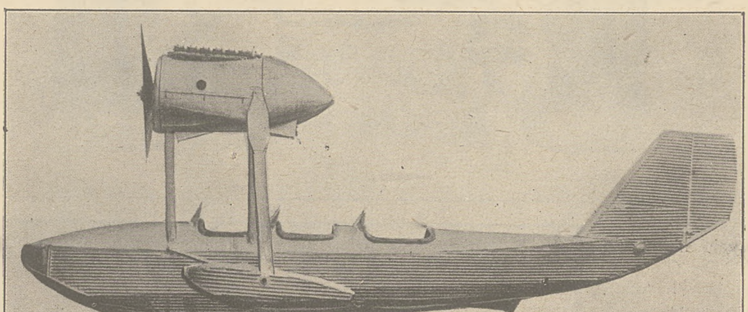
Ślizgowiec morski — statek, który według przypuszczeń francuskich inżynierów ma służyć dla ewentualnej komunikacji transatlantyckiej. Nad powierzchnią wody utrzymuje go krótka płaszczyzna i specjalne pływaki, umocowane na bardzo elastycznych amortyzatorach.

Nowoczesny samochód wodny

Rozwój łodzi motorowych — Ślizgowce sportowe i komunikacyjne

Pisaliśmy już kilkakrotnie o łodziach motorowych, o ślizgowcach, o rekordach na wodzie, lecz nie zrobiliśmy całkowitego przeglądu sił, nie omówiliśmy wszelkich możliwości, które nam daje zastosowanie lekkiego spalinowego motoru do statków różnego typu. U nas w Polsce sport wodny cieszy się stosunkowo bardzo małą popularnością. Poza zwykłem wiosłowaniem mało kto zajmuje się żaglem lub motorem przyczepnym, chociaż mamy dostateczną ilość rzek i jezior, a sport wodny potrafi nam dostarczyć nie mniej szlachetnych emocyj. niż jakiś zwarjowany rajd górski lub szalony wyścig samochodowy na najlepszym torze.

Właśnie brak zainteresowania nie pozwala nam na prawidłową ocenę postępów w tej dziedzinie tak, że nieraz stawiamy na równym poziomie jazdę łodzią do Puszczykowa, rekord 150 km na godzinę na potężnej motorówce i podróż transoceaniczną na małej żaglówce. Bardzo dobrze ilustrują ten stan listy, które otrzymaliśmy od naszych Czytelników po zamieszczeniu artykułu o lotniczej komunikacji transatlantyckiej. Pytano nas dlaczego naprzykład nie używają dla jazdy do Ameryki szybkich motorówek, które przecież są napewno bezpieczniejsze od samolotów, a poruszają się prawie z tą samą szybkością, dziwiono się, że ślizgowce nie znalazły jeszcze dostatecznego rozpowszechnienia, proponowano propagandę rajdu różnych łodzi motorowo-ślizgowych na wodach polskich itp. Trudno byłoby roztrząsać każdą kwestję oddzielnie, postanowiliśmy więc zrobić ogólny przegląd sportów wodnych, ze szczególnem uwzględnieniem ślizgowców.



Wyścigowy ślizgowiec konstrukcji Junkersa

Najstarszym, przedhistorycznym bodaj przyrządem do poruszania statków były wiosła. Służyły one również dobrze na małych łodziach i na wielkich statkach bojowych starożytnych ludów. Prawie w niezmienionej formie przetrwały one do dnia dzisiejszego i używane są dla jazdy na krótkich dystansach lekkich stateczków, którym nawet siła rąk ludzkich potrafi nadać dostateczną szybkość.

Drugim w porządku historycznym przyrządem dla poruszania statków były żagle. Znano je również bardzo dawno, lecz wymagały one całego szeregu udoskonaleń, które umożliwiałyby statkom żaglowym swobodne poruszanie się niezależnie od kierunku wiatru. Około 500 lat temu rozpoczęła się walka żagli i wioseł. Trwała ona przeszło sto lat i skończyła się zwycięstwem żagli, które od tego czasu zaczęto powszechnie stosować, pozostawiając wiosłom wyłącznie małe łodzie.

Wynalezienie maszyn parowych znów rozpętało walkę, która trwa do dziś. Równolegle z „pływającemi miastami", poruszanemi parą i naftą, istnieją nowoczesne wielomasztowe żaglowce, dumnie pływające po przestworzach oceanów i konkurujące taniością przewozu ze statkami parowemi.

Mimo rozwoju techniki budowy statków, mimo zastosowania najlepszych maszyn, szybkość na wodzie pozostała do dziś nieznaczną. Dla osiągnięcia 60—70 km na godzinę wyposaża się nowoczesne torpedowce w prawdziwe potwory turbinowe o mocy 50 000 koni i więcej tak, że w rzeczywistości statek taki możemy traktować raczej jako obudowanie dla pływającej maszyny parowej, a nie jako prawdziwy okręt.

Trudność rozwijania dużych szybkości na wodzie powstaje z powodu nieproporcjonalnie wielkiego wzrostu oporu cieczy w wypadkach zwiększenia chyżości poruszających się w niej ciał.

Nie będziemy przytaczali ścisłych i zawiłych prawideł, gdyż zwykły przykład arytmetyczny wystarczy. Jadąc np. łodzią z szybkością 10 km/g., zużywamy 5 koni mocy, jeżeli teraz zechcemy zwiększyć naszą szybkość do 20 km/g. będziemy musieli podnieść moc naszego motoru nie dwukrotnie, lecz czterokrotnie; zwiększając szybkość do 30 KM będziemy musieli postawić motor 80-konny itd. Widzimy więc, że zwiększając za każdym razem dla podwojenia szybkości moc naszego motoru czterokrotnie, dojdziemy wkrótce do granicy, gdzie znów statek nasz zamieni się w obudowanie dla silnika i straci zupełnie praktyczne znaczenie jako narzędzie dla przewożenia czegoś bądźkolwiek prócz paliwa.

Ten nadmierny przerost silnika najwyraźniej widzimy na motorówkach. Pasażerska łódź motorowa posiada zazwyczaj niewielki silnik, zużywający mało paliwa, wygodny : zajmujący mało miejsca, łódź wyścigowa natomiast ma motor bardzo dużej mocy, pochłaniający ogromne zapasy benzyny, tak ciężki i duży, że z trudem tylko udaje się wyszukać miejsce dla samej załogi.

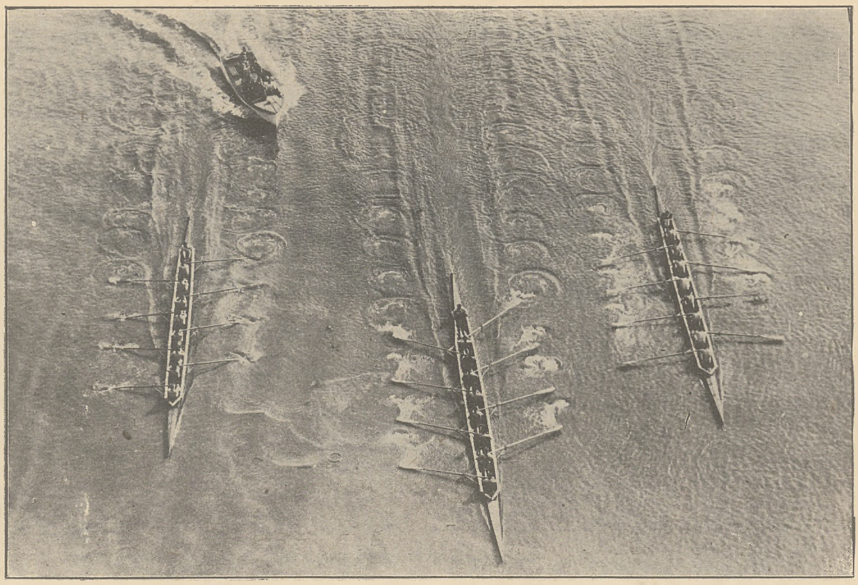
Do dziś nie znamy sposobu na zmniejsze- nie oporu wody, co skazuje wszystkie zwy- czajne statki na poruszanie się z małemi szyb- kościami. Stan ten w porównaniu z rozwo- jem szybkiej komunikacji lądowej i powietrz- nej, nie daje spokoju konstruktorom i zmu- sza ich do szukania wciąż nowych rozwiązań tej wodnej „kwadratury koła".

Do najlepszych sposobów możemy zaliczyć najradykalniejszy, polegający na wyciągnię- ciu z wody całego statku, który w czasie bie- gu nie płynie, lecz ślizga się po powierzchni.

Pierwszą próbę z takim ślizgowcem prze- robił angielski przedsiębiorca, trudniący się przewozem pasażerów przez kanał. Używał on jako motoru kilku koni, chodzących w dep- taku, urządzonym na jego łodzi. Po dokona- niu kilkunastu przejazdów spostrzegł on, że najłatwiej poruszał się jego statek, przy szyb- kości nie siedmiu mil na godzinę, na jaką cała konstrukcja była obliczona, lecz przy 14 mi- lach — z szybkością na ówczesne stosunki morskie bardzo znaczną. Dziwnem zjawi- skiem zainteresowali się technicy i uczeni, któ- rzy początkowo nie wierzyli twierdzeniom Anglika. Dla ostatecznego rozstrzygnięcia wątpliwości włączono dynamometr i okazało się, że ze zwiększeniem szybkości praca koni nietylko nie wzrasta, lecz zmniejsza się nawet w okolicy 14 mil na godzinę. Długo głowiono się nad rozwiązaniem tej zagadki, wreszcie je- den z techników spostrzegł, że właśnie przy tej szybkości łódź wysuwa się z wody i za- mienia się w „ślizgowiec".

Odkryta setkę lat temu zasada ślizgowców nie znalazła większego rozpowszechnienia aż do chwili rozwoju dzisiejszej motorówki. Kie- dy okazało się, że zwykłe zwiększanie mocy motoru, nie wystarcza już, sięgnięto do za- pomnianych ślizgowców. Pierwsze próby wy- padły źle, gdyż nie umiano jeszcze budo- wać prawidłowych kadłubów, a posługiwa- no się specjalnemi płaszczyznami, docze- pianemi do łodzi. Stopniowo ulepszano śliz- gowce, wprowadzając konstrukcję progów na dnie i zastępując śrubę śmigą powietrz- ną. Nowoczesne ślizgowce są już na tyle udoskonalone, że jak dla celów czysto spor- towych, tak też i dla przewozu pasażerów należy poważnie liczyć się z ich konku- rencją.

Porównajmy je ze zwykłemi łodziami mo- torowemi. Zaletą ślizgowców jest ich znacz- nie większa szybkość, przy tej samej mocy motoru, a jako wadę należy wymienić moż- ność poruszania się tylko po spokoj- nej wodzie. Nadają się one zatem naj- lepiej dla rzek, jezior lub komunika- cji morskiej na jakichś płytkich i spo- kojnych zatokach, nie mogą nato- miast konkurować ze zwykłemi łodziami motorowemi na burzliwych wodach.



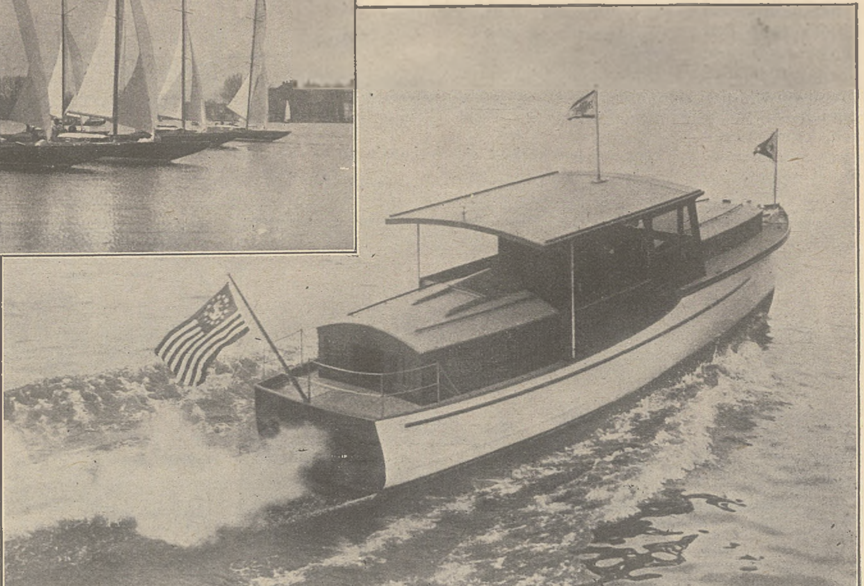
Siłę motoru można zastąpić pracą rąk ludzkich, które potrafią nadać łodzi szybkość kilkunastu kilometrów na godzinę.

W ostatnim czasie, w związku z coraz większem zainteresowaniem się lotniczą komunikacją trans- atlantycką zaczęto projektować różne typy ślizgow- ców, które potrafiłyby walczyć nawet z falami na oceanie. Powstał szereg różnych modeli, które mimo wysiłków konstruktorów nie spełniały najważniej- szych warunków. Prawdopodobnie na największą uwagę będą zasługiwały konstrukcje, wykorzystujące połączone zasady wodnopłatowca i ślizgowca.

Jeden z takich projektów przedstawia nasza pierw- sza ilustracja. Widzimy na niej mocny kadłub samo- lotu-ślizgowca ze znacznie zmniejszoną powierzchnią płaszczyzn nośnych, oraz z dodatkowemi progami na dnie. W chwili bezruchu całość spoczywa całym kad- łubem, zanurzonym częściowo na wodzie. W chwili puszczenia motoru, kadłub zaczyna stopniowo unosić się pod wpływem wspólnego działania progów i pła- szczyzny nośnej. Po osiągnięciu normalnej szybkości cały kadłub zawisa w powietrzu, utrzymując się na wodzie zapomocą trzech małych płaszczyzn-pływa- ków, umieszczonych na resorowanem podwoziu. Dziwnem może się wydać zastosowanie nawet na



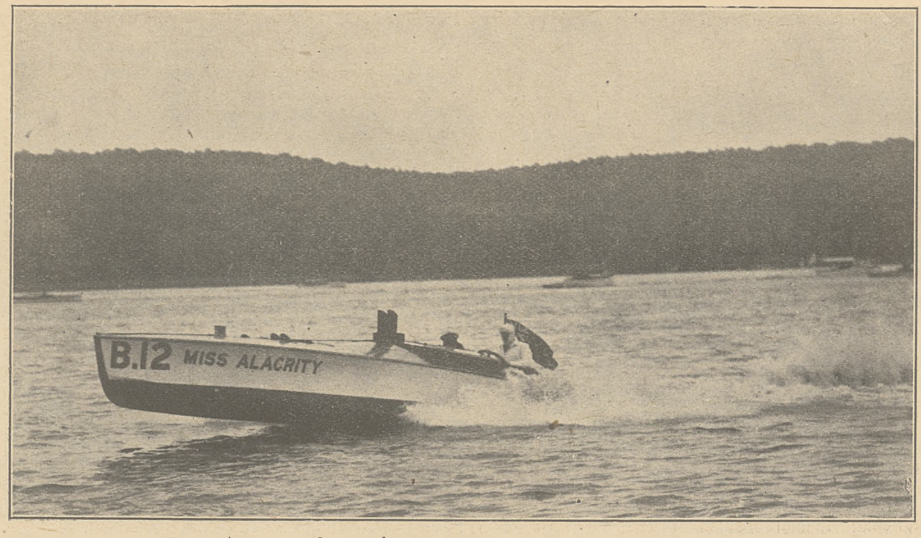
Żaglówki przy dobrym wietrze płyną znacznie prędzej niż zwykłe łodzie na wiosłach.



Bezkonkurencyjną co do szybkości jest silna motorówka, która często może pędzić jak pociąg pasażerski.

wodzie resorów, lecz tylko dzięki temu urządzeniu konstruktorzy mają nadzieję osiągnąć znośne bezpieczeństwa przy poruszaniu się po falującej powierzchni morza.

Działanie tego podwozia jest następujące. — W chwili uderzenia pływaka w niewielką, lecz ostrą falę, wstrząs amortyzuje się częściowo zanurzeniem samego pływaka, częściowo przez działanie resorujące powietrznego amortyzatora. Przy uderzeniu w większą falę, jeżeli przeskoczenie przez nią nie jest możliwe, amortyzatory zmniejszają wstrząs, a same pływaki znikają pod wodą, ażeby wynurzyć się po przejściu przez falę.



Z szybkością międzynarodowego ekspresu pędzi motorówka wyścigowa

Ten oryginalny pomysł ma gwarantować możność przebywania na ślizgowcach nawet mniej spokojnych przestrzeni wodnych, jak np. różne zatoki morskie, kanał La Manche itp., lecz mimo zastosowania resorów, dodatkowych płaszczyzn oraz innych udoskonaleń, do pomyślnego rozwiązania zagadnienia komunikacji transatlantyckiej zapomocą ślizgowców jeszcze daleko. Należy przypuszczać, że tylko po stworzeniu regularnych linij lotniczych i po rozmieszczeniu na oceanie szeregu wysepek pływających, pierwsze ślizgowce zaryzykują wypłynąć na wolne przestrzenie Atlantyku.

Obecnie najwięcej interesują się budową ślizgowców państwa, posiadające liczne kolonje ze źle rozwiniętą siecią kolei żelaznych. Mają one zamiar zapomocą tych maszyn zorganizować szybką i regularną komunikację na rzekach i jeziorach, które nieraz z powodu płytkości lub nadmiernego rozwoju roślinności wodnej nie są dostępne dla zwykłych statków o głębokiem zanurzeniu, wyposażonych w śrubę.

U nas w Polsce ślizgowiec niema większych widoków rozwoju, gdyż z wyjątkiem części Polesia, nie posiadamy odpowiedniej sieci wód, mamy natomiast normalnie zabudowane koleje i drogi lądowe. Należy więc przypuszczać, że nie osiągając większego znaczenia komunikacyjnego, ślizgowiec odegra u nas pewną rolę tylko w dziedzinie sportu.

Ponieważ większość sportowców polskich mało interesuje się wodą, należy obawiać się, że nie zaryzykują oni odrazu budowy nowoczesnych ślizgowców, co pociągnie za sobą znaczne spóźnienie w porównaniu z zagranicą.

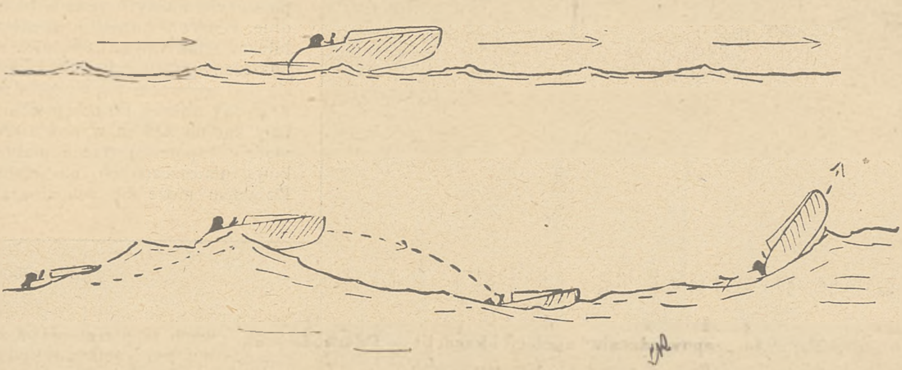
Jedyną radą na to jest bliższe zapoznanie się ze sportem wodnym zapomocą zwykłych motorówek lub też łodzi żaglowych. Te ostatnie są szczególnie dobre dla oswojenia się z nowym żywiołem, gdyż jedna śmiała jazda na żaglu przy silnym wietrze i dużej fali, więcej spoufala wodę, niż cały szereg wycieczek na najlepszych jachtach motorowych.

Najlepiej zacząć próby od małych łódek, wyposażonych prócz żagla w motorek doczepny. Doskonaląc stopniowo całą konstrukcję, sportowiec może ostatecznie pozostać przy żaglach, lub też „kurtyzując" te ostatnie, przerabiając dno łodzi i zwiększając moc motoru zamienić całość w lekki ślizgowiec. W porównaniu z „motorowcem" czystej krwi będzie on posiadał zaletę znacznie większego spoufalenia się z wodą, co mu oszczędzi szeregu przykrych niespodzianek.

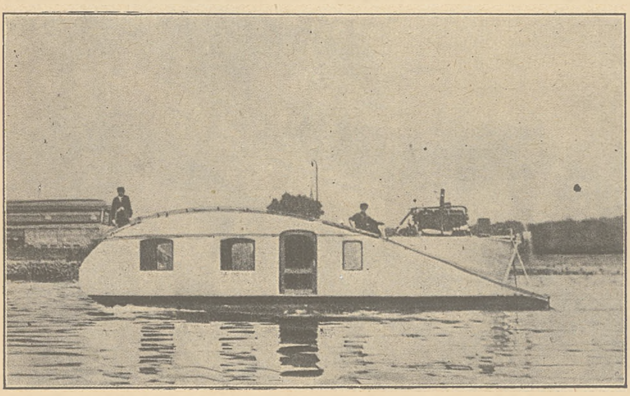
Łódź taką możemy zbudować zapomocą najskromniejszych środków, wykonywując kadłub własnoręcznie z dykty, umocowanej na grubych żebrach ze zwykłego drzewa i używając jako siły napędowej naszego motocykla. Rozumie się, że znacznie wygodniejszym będzie specjalny motor przyczepny, bardzo rozpowszechniony zagranicą. Motory te budują dziś na najróżniejszą moc począwszy od jednego konia, a kończąc na konstrukcjach kilkucylindrowych, nadających się nawet dla łodzi wyścigowych.

Do konstrukcji łodzi motorowo-żaglowej powrócimy jeszcze w przyszłości.

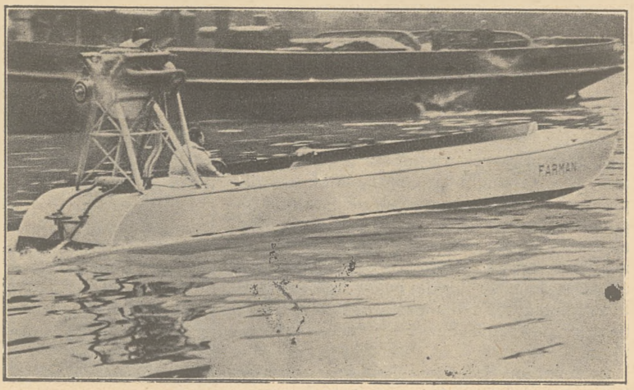
L. Kozłowski.



Ślizgowiec, poruszający się doskonale po równej powierzchni wody, łatwo wywraca się lub rozbija na większych falach.



Łódź Lurssena z motorem 250 KM i śmigą powietrzną zamiast śruby rozwija łatwo tę samą szybkość.

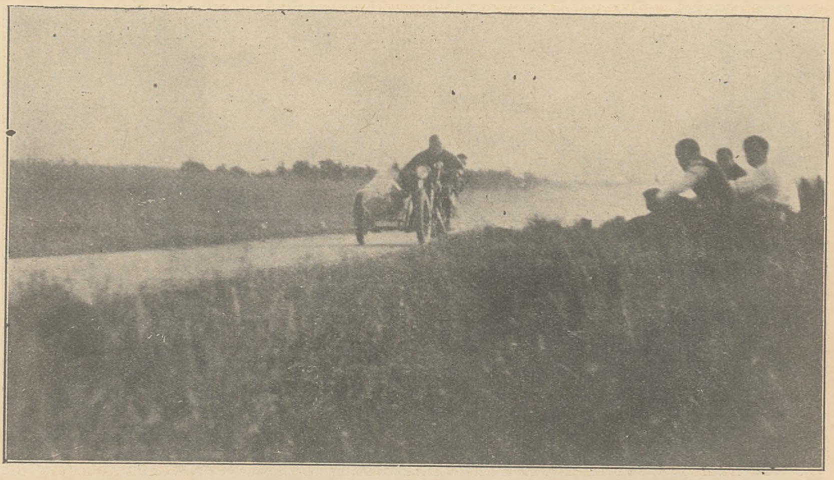


Ślizgowiec systemu Farmana ze 170-cio konnym motorem pędzi jeszcze prędzej.

Wyścigi motocyklowe Ligi Obrony Powietrznej Państwa w Poznaniu

Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej, przy pomocy Klubu Motocyklowego „Unja", zorganizowała w ubiegłą niedzielę, 30 czerwca, wyścigi motocyklowe na szosach okrężnych koło hali balonowej pod Poznaniem. Wyścig obejmował dwa biegi, jeden dla motocyklów zwykłych, drugi dla maszyn z przyczepkami. Pierwszy wyścig obejmował dwie kategorje maszyn — do 500 ccm pojemności i powyżej 500 ccm pojemności. W pierwszym biegu startowało 11 maszyn. Pierwszy do mety przyszedł Buda w czasie 1 g. 25 m. 6 s., drugi Ozórkiewicz (3 p. lotn.) 1 g. 26 m. 15 sek., trzeci Czerniak (Unja), czwarty por. Kiernawski (3 p. lotn.)

W czasie tego biegu groźny wypadek zdarzył się Mandeltowi, który na przestrzeni 17 okrążeń prowadził wyścig, poczem nagle pękła mu guma. Siłą rozpędu jeździec został wyrzucony z siodła w powietrze i spadł, wykonując liczne salta. Na szczęście Mandelt nie doznał żadnego uszczerbku, a jedynie maszyna jego została całkowicie zdruzgotana.





W kategorji powyżej 500 ccm pierwszy przyszedł Tyrala (Unja) 1 g. 51 m. 37 s.

Bieg z przyczepkami odbył się niefortunnie, gdyż Peters (Unja) już na pierwszem okrążeniu wyleciał z toru i wpadł do rowu, nie ponosząc szwanku, drugi zaś, kpt. Berezowski (3 p. lotn.) na piątem okrążeniu miał defekt w karburatorze, skutkiem czego motocykl ogarnęły płomienie. Po ugaszeniu pożaru i ten zawodnik wycofał się, wobec czego bieg odwołano.

Nagrody ufundowane przez L. O. P. P. otrzymali: pierwszą Buda (BKM.), drugą Ozórkiewicz, oraz pierwszą Tyrala. Mandelt otrzymał dodatkową nagrodę za najlepsze okrążenie (3 m. 41 s.) i brawurową jazdę.

Wyścig zgromadził na starcie około 2 000 widzów.

U góry: Kapitan Berezowski w pełnym biegu krótko przed pożarem.

U dołu: Grupa startujących w wyścigu. Od lewej ku prawej stoją pp.: Tyrala, Turkiewicz, (komandor), Czerniak, Buda, Malicki, Mandelt, Bielawski, Ozórkiewicz.

Fot. C. Malicki. Poznań

PRAWO I SĄD

Pod znakiem nowej procedury karnej

Zmiany, zmiany, zmiany. — Nowe mandaty karne. — Sąd Okręgowy, czy Sąd Grodzki? — Trzeba pamiętać o „sprzeciwie" i o „zapowiedzeniu" apelacji i kasacji! — Odszkodowanie można uzyskać już w postępowaniu karnem! — Sąd Najwyższy orzeka w kasacji w sprawach najdrobniejszych!

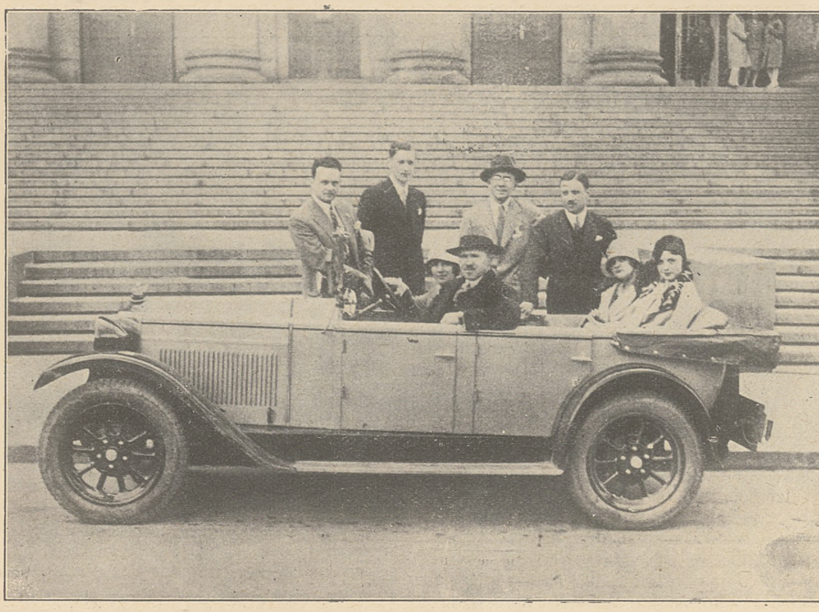
Jak wiadomo, od trzech dni obowiązuje nowa polska procedura karna, jednolita na całym obszarze Rzeczypospolitej. Jest to w urządzaniu życia wewnętrznego w państwie postęp ogromny, w praktycznem swojem znaczeniu niesłychanie doniosły, wkraczający głęboko w życiu codzienne.

W stosunku do stanu dawnego, nowa procedura karna wprowadziła zmiany bardzo daleko idące, widoczne nawet dla laika np na rozprawie karnej. Zmieniona rota zaprzysiężenia świadka, formułowanie do protokółu zeznań, odmienne tenorowanie wyroków, znacznie rozszerzone w stosunku do dawnych form — oto zmiany, rzucające się w oczy. Z innych zmian zasadniczych wiedzieć trzeba każdemu, że po wyroku środek prawny, t. j. apelacja lub kasacja (rewizji już niema) służy tylko wówczas, jeżeli w ciągu trzech dni od ogłoszenia wyroku „zapowiedziano" wniesienie takiego środka prawnego, który wnosi się w 7 dni od doręczenia wyroku z uzasadnieniem; że możliwe jest już połączenie skargi cywilnej z postępowaniem karnem, jeżeli przestępstwo jest przyczyną roszczenia cywilnego, np. odszkodowawczego, co oczywiście ma ogromne znaczenie w sprawach samochodowych. Dotychczas bowiem w pewnych razach, np. przy urazach cielesnych, możliwe było uzyskanie w postępowaniu karnem tylko t. zw. nawiązki, podczas kiedy od 1. 7. r. b. można, występując w ramach toczącego się postępowania karnego, przystąpić doń w charakterze powoda cywilnego i odrazu, przy wykorzystaniu przeprowadzanego właśnie postępowania dowodowego, uzyskać wyrok cywilny, który dotychczas trzeba było uzyskiwać tylko drogą osobnego długotrwałego procesu cywilnego. Ostatnią tą sprawą, tak niesłychanie ważną właśnie dla automobilistów, zajmiemy się osobno. Narazie jednak trzeba nam zainteresować się przedewszystkiem najczęstszą formą niemiłego kontaktu automobilisty z władzami wymiaru sprawiedliwości, t. j. z nakazami karnemi, co do których zmiany są bardzo zasadnicze.

O ile chodzi o instancje, powołane do wydawania nakazów, czy osądów karnych, to pod tym względem obowiązują nadal dotychczasowe przepisy ustaw specjalnych, z tem, że sąd grodzki wydaje nakazy karne w sprawach za przestępstwa zagrożone tylko aresztem i grzywną: lub jedną z tych kar, niezależnie od kar dodatkowych i zastępczych. Sąd może nałożyć areszt tylko do 14 dni i grzywnę. Przeciw takiemu nakazowi karnemu można wnieść sprzeciw do sądu grodzkiego, który nakaz wydał, i to w ciągu dni 7 od doręczenia nakazu. Sprawa przechodzi wówczas na drogę postępowania zwyczajnego w tym samym sądzie, a od wyroku służą zwyczajne środki prawne, o czem osobno. (Art. 31, § 1, art. 33, § 1, art. 38, art. 39, § 1 przepisów wprowadczych do kodeksu postępowania karnego, rozporządzenie Prezydenta Rzplitej z 19 marca 1928 r.)

Inaczej w sprawach karno-administracyjnych. Dla przypomnienia zaznaczamy, że należy odróżnić nakazy karne administracyjne od orzeczeń karnych. Przeciw nakazowi karnemu można wnieść sprzeciw w ciągu 7 dni do tej samej władzy, która nakaz wydała i w takim razie sprawa przechodzi na drogę która kończy się w danym razie orzeczeniem postępowania administracyjnego zwykłego, karno-administracyjnem (art. 45, 46 rozporządzenia Prez. Rzplitej o postępowaniu karno-administracyjnem z dnia 22 marca 1928.)

Automobilizm się rozwija



W ubiegłym tygodniu przed wojewódzką komisją organizacyjną zdała egzamin grupa osób znanych w życiu towarzyskiem Poznania. Na zdjęciu naszem widzimy — w samochodzie przy sterze p. Thiemównę, p. W. Żegilewicza, na drugiem siedzeniu p. inżynierową Piątkowską i p. Burdajewiczównę, obok samochodu stoją, od lewej ku prawej pp.: Ziem. Starski, red. Kawczyński, inż. Piątkowski, (dyrektor kursów samochodowych) i red. A. Chrzanowski. Fot. „Samochód"

Od tych orzeczeń karnych istnieje oczywiście możność odwołania się do władz wymiaru sprawiedliwości. Jednakże przepisy art. 34 do 44 wspomnianego rozporządzenia, regulujące sposób postępowania w tych wypadkach, wygasły ze względu na wprowadzenie jednolitego kodeksu postępowania karnego, co przewidziano w art. 69 tegoż rozporządzenia. Obowiązują więc przepisy art. 618 do 626 kodeksu postępowania karnego.

Na mocy tych postanowień osoba, której w postępowaniu karno-adminsitracyjnem wymierzono karę, może zwrócić się w terminie 7-dniowym od daty ogłoszenia jej orzeczenia, lub też od doręczenia, jeżeli nie ogłoszono jej orzeczenia na rozprawie administracyjnej, do tejże władzy administracyjnej z ż ą d a n e m skierowania sprawy na drogę postępowania sądowego. Żądanie to kieruje się do władzy administracyjnej, a więc w wypadkach nas interesujących, przeważnie do policji. Gdyby władza ta nie chciała żądania tego przyjąć, można, po otrzymaniu zawiadomienia o odmowie, w ciągu trzech dni złożyć to żądanie do sądu okręgowego, celem rozpatrzenia zasadności odmowy.

Na skutek takiego żądania sprawa przechodzi przed sąd okręgowy, — a nie sąd grodzki — (art. 620 kod. prost. karn. łącznie z art. 1. §1. punkt 17 przepisów wprowadczych, który uchylił także zdaniem naszem przepis art. 22. ust. 4 nas najbardziej interesującej ustawy o przepisach porządkowych na drogach publicznych z 7 października 1921 r., uzasadniający właściwości sądów powiatowych, t. j. grodzkich.) Tak więc, zdaniem naszem, choć w tej sprawie praktyka w sądownictwie dotychczas nie jest jeszcze wyraźna, aż do zasadniczego orzeczenia sądu wyższej instancji, wszelkie sprawy tego rodzaju, a więc i sprawy samochodowe, pójdą obecnie do sądu okręgowego.

Wartość takiego uregulowania sprawy jest, zdaniem naszem, bardzo wątpliwa. Autorzy jego wychodzili widocznie z założenia, że orzekanie w tych wszystkich drobnych sprawach życia codziennego wymaga tak znacznego doświadczenia życiowego, tak starannej orjentacji w ogromnym całokształcie przepisów prawnych, z drugiej strony tyle umiaru i taktu, ile trzeba, by wymiar sprawiedliwości pozostawał w zgodzie z logiką życiową, że uważali za stosowne sprawy te oddać instancji wyższej, gwarantującej lepsze wypełnienie tych niesłychanie dla życia codziennego doniosłych obowiązków. Z drugiej jednak strony w praktyce nastręczą się, zdaniem naszem, trudności bardzo znaczne. Nie mówiąc już o ogromnem przeciążeniu sądów okręgowych takiemi sprawami — w Poznaniu aktami takich spraw zawisłych możnaby napełnić wagon towarowy — w praktyce wynikną z tego niewątpliwie znaczne trudności dla stron samych, i to nie tyle w wielkich miastach, ile na prowincji. W Poznaniu ostatecznie będzie stronie obojętne, czy pójdzie na rozprawę na ul. Młyńską, czy na Aleje Marcinkowskiego, jednak na prowincji będzie jej sprawiało dużą różnicę, czy dla 30 zł grzywny ma jechać do miasta powiatowego, czy do siedziby sądu okręgowego. Wzrosną znacznie koszta świadków, a funkcjonarjusze policji będą znacznie więcej odrywani od swoich zajęć, niż dotychczas. Ostatecznie coraz więcej będzie wypadków, że strona, której nałożono grzywnę niesłusznie, machnie ręką, i zapłaci grzywnę, aby uniknąć straty czasu i pieniędzy, zamiast poszukiwać prawa na drodze właściwej. Rezultat z punktu widzenia polityki jurysdykcyjnej bardzo wątpliwy.

Jednak nie na tem kończą się zmiany, wprowadzone przez nową procedurę karną. Mianowicie procedura ta wprowadza coś zupełnie nowego, czego jeszcze dotychczas nigdy nie było, wdraża eksperyment niezwykle ciekawy i doniosły w skutkach. Mianowicie od wyroków okręgowych w tych sprawach (art. 626 p. k. łącznie z 618.) służy nie odwołanie, którego zresztą dotychczas także nie było, gdyż wyroki sądów grodzkich w tych sprawach, po odwołaniu do sądu okręgowego stawały się prawomocne — lecz k a s a c j a wprost d o S ą d u N a j w y ż s z e g o. Artykuł 41 rozszerza jeszcze te postanowienia, wprowadzając kasację przez Sąd Najwyższy jako j e d y n y środek prawny przy tych wszystkich sprawach, w których sąd którykolwiek, orzekający w pierwszej instancji, wymierzył tylko grzywnę do 150 zł lub areszt do trzech dni, lub obie kary łącznie. Nowa procedura karna uczyniła tu więc wyłom w praktykowanej dotychczas zasadzie, że najwyższej instancji oddaje się pod orzecznictwo tylko sprawy najważniejsze i najdonioślejsze, ograniczając sprawy tam przechodzące ilościowo jaknajbardziej. Tu jednak oddaje się Sądowi Najwyższemu właśnie najdrobniejsze sprawy (art. 41. przepisów wprowadczych), nie chcąc z jednej strony zamykać oskarżonemu zupełnie drogi do zmiany wyroku pierwszej instancji, jak to było dotychczas w sprawach zupełnie drobnych, uzależniając jednak wymiar od pewnych utrudnień faktycznych, gwarantujących, że nikt nie będzie lekkomyślnie korzystał z tej możliwości. Kasację należy bowiem zapowiedzieć w ciągu trzech dni od ogłoszenia wyroku, wnieść i uzasadnić w 7 dni od doręczenia wyroku, i to opierając się wyłącznie na twierdzeniu, że sąd pierwszej instancji niewłaściwie zastosował przepis prawny, lub nie zachował wymogów postępowania. Nie można twierdzić, że sprawa przedstawiała się faktycznie inaczej, niż sąd pierwszej instancji ustalił. Kasacja musi być podpisana przez adwokata (art. 489 p. k.), a do wywodu kasacji należy dołączyć kwit na wpłaconą do kasy sądowej kaucję na koszta w wysokości 100 zł, bez czego kasacji Sąd Najwyższy rozpatrywać nie będzie.

Jest to norma, której praktycznych wyników oczekuje się w kołach sądowych z ogromnem zaciekawieniem. W zasadzie ma ona doprowadzić do ujednostajnienia orzecznictwa w sprawach najdrobniejszych, aby obywatela możliwie uchronić przed nierównomierną praktyką władz administracyjnych na różnych obszarach Rzplitej. Czy i o ile cel ten będzie osiągnięty, pokaże najbliższa już przyszłość. W każdym razie do spraw, związanych z wprowadzeniem nowego kodeksu postępowania karnego, będziemy w najbliższym czasie powracali bardzo często. *(pz)*

Ochrona znaków ostrzegawczych na szosach

W myśl umowy, zawartej między Ministerstwem Robót Publicznych a Automobilklubem Polski, klub ten zobowiązał się do ustawienia i konserwowania własnym kosztem znaków ostrzegawczych samochodowych, to jest słupów i tablic, wzdłuż dróg automobilowych na terenie całej Polski. W wielu miejscowościach zdarzały się wypadki niszczenia, a nawet kradzieży ostrzegawczych słupów i tablic. Zarządzenia urzędów wojewódzkich i niższych władz mają przeciwdziałać tym przestępstwom.

Sztuka chodzenia po ulicy

(Jak powinniśmy zachować się na jezdni)

W Warszawie odbył się niedawno „Tydzień nauki chodzenia po ulicach". Zwiększający się z dnia na dzień ruch kołowy i pieszy w stolicy zmusił władze bezpieczeństwa do zajęcia się kwestją regulacji ruchu, nietylko w celu ułatwienia cyrkulacji wszelkich pojazdów, lecz również w celu zabezpieczenia przechodniów od wypadków.

Problem ten w Warszawie jest szczególnie trudny do rozwiązania ze względu na wąskie ulice w samem centrum miasta oraz ze względu na licznie jeszcze kursujące pojazdy konne, które swojem wolnem tempem jazdy powodują zatory na skrzyżowaniach ulicznych arteryj.

Biuro Badań Naukowych General Motors przeprowadziło szereg specjalnych obserwacyj i stwierdziło, iż najtrudniejszym do opanowania elementem ruchu ulicznego jest ruch pieszy. Jest to bolączka wszystkich wielkich miast świata.

Wśród ogółu przechodniów możemy odróżnić trzy grupy: pierwsza grupa to są ci, którzy znają przepisy ruchu ulicznego i do nich się stosują; do drugiej należą przechodnie, nie znający zupełnie przepisów, a do trzeciej — ci, co dobrze znają wszelkie przepisy, ale nie stosują się do nich, bądź przez lekkomyślność, bądź też dlatego, że uważają wszelkie przepisy uliczne za ograniczenie praw swobody jednostki.

Pierwsza grupa jest, niestety, bardzo nieliczna, natomiast druga jest najliczniej reprezentowana wśród ogółu przechodniów.

Trzecia grupa jest wręcz szkodliwa, gdyż prowadzi cichy sabotaż przepisów, nie licząc się z tem, że mają one na celu bezpieczeństwo nietylko tych przechodniów, którzy stosują się do podawanych wskazówek, lecz również i szeregu innych osób, które mogą być narażone na wypadki przez nieuwagę, lub lekkomyślność obcych sobie współprzechodniów. Doraźne kary, stosowane przez policję, za łamanie przepisów regulacji ruchu są jedynym sposobem na ten trzeci rodzaj przechodniów.

Pozostaje druga grupa, którą trzeba przedewszystkiem nauczyć zasad regulacji ruchu, a następnie wdrożyć do ich stosowania w codziennej praktyce chodzenia po ulicach. Właśnie w tym celu wielkie miasta Ameryki i Zachodniej Europy urządzają u siebie w pewnych określonych terminach naukę chodzenia po ulicach. Warszawa wzorem tych miast również urządziła podobny tydzień nauki o regulacji ruchu. Miejmy nadzieję, że i inne miasta Polski, a przedewszystkiem Poznań, pójdą jej śladem. Obowiązkiem instruktorów ruchu jest przedewszystkiem przekonanie ogółu przechodniów, iż jezdnia przeznaczona jest wyłącznie dla ruchu kołowego, a przechodzień, który chwilowo znalazł się na jezdni, powinien starać się czemprędzej z niej usunąć. Dlatego też przechodzenie ulic odbywa się w dobrze zorganizowanych centrach ruchu tylko w miejscach do tego wyznaczonych. Wszelkie przechodzenie w punktach dowolnych naraża pieszych na niebezpieczeństwo śmierci, lub conajmniej ciężkiego okaleczenia. Na podstawie zestawień liczbowych, sporządzonych przez specjalne Biuro Statystyczne General Motors, zostało stwierdzone, że przeszło 50% wypadków ulicznych było spowodowane tem, że przechodnie usiłowali przejść na drugą stronę ulicy w punktach zabronionych przez policję.

Drugą zasadą, o której powinien pamiętać każdy znajdujący się na jezdni, jest przepis, który pozwala na przechodzenie z jednej strony ulicy na przeciwną tylko najkrótszą drogą, t. j. posuwając się po linji prostopadłej do chodników. Wszelkie skracanie sobie drogi przechodzeniem naukos jest bezwzględnie zakazane, tak samo, jak opuszczanie chodników i spacerowanie brzegiem jezdni.

Jednak najważniejszą zasadą jest zachowanie się na jezdni z całkowitą pewnością siebie, oraz z dużą dozą zimnej krwi i uwagi. Przechodząc ulicę nigdy nie należy się cofać, ale iść śmiało naprzód. W razie gdyby droga została zagrodzona, należy stanąć spokojnie, choćby prosto na nas pędził samochód. Kierowca auta, widząc śmiałe i zdecydowane ruchy przechodnia, ma zawsze czas dla zatrzymania swego wozu, jeżeli inne warunki nie pozwalają mu ominąć przeszkody.

W celu ułatwienia przechodniom zorjentowania się w regulacji ruchu ulicznego umieszczone są na skrzyżowaniach ulic znaki różnego rodzaju, wskazujące, kiedy i w jakim kierunku można przejść przez jezdnię. Znaki te powinny być ustawione w taki sposób, aby zauważenie ich nie zmuszało przechodnia do wykonania pewnego większego wysiłku fizycznego, gdyż stwierdzono, iż w przeciwnym wypadku znak nie spełnia swego zadania. Najlepszego rodzaju znaki, jak wykazały naukowe badania psychotechniczne są to sygnały świetlne i dzwonki.

Ceny ogłoszeń:

cała strona	390,— zł
pół strony	195,— „
ćwierć strony	98,— „
jednołamowy milimetr, 44 mm szerokości, na 5-łamowej stronie .	25 groszy

Miejsce na pierwszej stronie i specjalne podług osobnej umowy. — Ogłoszenia do bieżącego numeru przyjmujemy do środy, wieczorem godziny 18,30.

NA WIDNOKRĘGU AUTOMOBILISTY

Nowe wejścia podwójne warszawskich autobusów miejskich

Nowe autobusy warszawskie, sprowadzone dla uruchomienia linji „B" mają inne platformy o znacznie obszerniejszem przejściu w końcowej ścianie tylnego pomostu, umożliwiające równoczesne wsiadanie i wysiadanie.

Autobusy te, o podwoziach francuskich firmy „Souma", zaopatrzone w karoserje krajowe, mają być dostarczone niebawem, poczem natychmiast zostanie uruchomiona linja „B", oraz zgęszczony ruch na linji „A", którą się przedłuży zarazem aż do Rynku Starego Miasta.

Platformy starszych, dla linji „A" dostarczonych swego czasu autobusów zostaną stopniowo również przebudowane na nowy sposób, co znakomicie skróci postoje na przystankach i ułatwi wsiadanie, przyspieszając ruch autobusów i przyczyniając się do ogólnego usprawnienia komunikacji. *R.*

Dodatkowe opłaty dla dorożek samochodowych

(wj) Magistrat warszawski rozpatrzył projekt wprowadzenia dodatkowych opłat dla dorożek samochodowych za jazdę od dworców kolejowych, oprócz normalnej opłaty taryfowej, a to ze względu na brak dorożek samochodowych przy dworcach. W sprawie tej magistrat wyraził następującą opinję:

„Nieustalono, aby dorożki nie zatrzymywały się przed dworcami wskutek niskiej taryfy. Częściowy brak dorożek przed dworcem Głównym spowodowany jest utrudnionym dojazdem z powodu budowy tunelu. Brak dorożek przed dworcem Wschodnim spowodowany jest brakiem pasażerów, którzy korzystają przeważnie z tramwajów lub dorożek konnych.

Powodem niedostatecznej liczby dorożek samochodowych na dworcu głównym jest jeszcze brak informacji ze strony dyrekcji kolejowej o miejscu dojazdu pociągów, przybywających czy od strony Al. Jerozolimskich, czy też Chmielnej, co często ulega zmianie, wywołując dezorjentację wśród kierowców. Gdyby dyrekcja kolejowa mogła ściśle określić podjazd pociągów, omawianemu brakowi można byłoby zaradzić.

Gdyby to wszystko nie dało się pomyślnie załatwić, dopiero wówczas mogłaby być mowa o wprowadzeniu specjalnych dopłat na okres do 15 września r. b., t. j. w czasie wzmożonych przyjazdów do Warszawy.

Podwyżka taryfy samochodowej w Łodzi

Magistrat Łodzi rozpatrywał petycję właścicieli taksówek w sprawie podwyższenia dotychczasowej taryfy dla taksówek, kursujących na terenie miasta. Właściciele samochodów domagają się podwyższenia taryfy do 1 zł 20 gr za pierwszy kilometr zamiast dotychczasowych 80 gr, za drugi i następne kilometry po 60 gr. Po dłuższej dyskusji nad tą sprawą magistrat zaprojektował podwyżkę niższą od żądanej, a mianowicie za pierwszy kilometr 4-osobowej dorożki 1 zł, za drugi zaś kilometr i dalsze po 80 gr, za pierwszy kilometr taksówki 6-osobowej 1 zł 20 gr, za drugi zaś i dalsze kilometry po 80 gr.

W sprawie tej wydział przedsiębiorstw miejskich odbędzie jeszcze jedną konferencję z właścicielami taksówek. *(j.)*

Nowa linja autobusowa

W Katowicach uruchomiona została nowa linja komunikacji autobusowej na przestrzeni Katowice — Mysłowice — Oświęcim. Linja przechodzi przez następujące miejscowości: Słupna, Brzezinka, Krasowy, Imielin, W. Chełm, Nowy Bieruń, Oświęcim.

Z Katowic odjeżdżają autobusy na tej linji o godzinie 8,05, 11,00, 14,00, 17,00 i 20,00. Odjazd z Szopienic każde 10 min. Z Mysłowic zaś o godzinie 6,15, 8,30, 11,20, 14,20, 17,20, 20,20. Powrót z Oświęcima o godzinie 7,15, 9,30, 12,20, 15,30 18,30 21,15. *(j.)*

Przebudowa szosy Chełmno—Wąbrzeźno.

(j) Od kilku tygodni przystąpił powiatowy zarząd drogowy do gruntownej przebudowy szosy Chełmno—Wąbrzeźno. Prace postępują raźno naprzód, tak, że w najbliższych dniach cała szosa oddana zostanie do publicznego użytku

Drogi w woj. nowogrodzkiem

Wydział powiatowy w Szczuczynie postanowił skierować wszystkie wysiłki ku jaknajszybszej budowie szosy Szczuczyn — Różanka, ograniczając remont dróg gruntowych do stanu używalności.

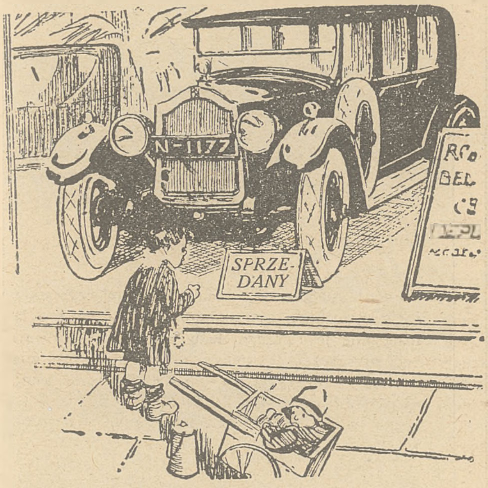
Odpowiedzi redakcji

Pan Andrzej Szymczak.

Myśl stworzenia zakładu, wyrabiającego akcesorja samochodowe, jest bardzo dobra, gdyż w tej dziedzinie jest bardzo dużo jeszcze do zrobienia. Sądzimy raczej, iż większy zbyt będzie Pan miał na lewarki hydrauliczne, gdyż przy kupnie samochodu otrzymuje się zwykle gratis komplet narzędzi, wśród których znajduje się lewarek śrubowy, a ten dla amatorów, szczególnie dla pań, jest nieraz trudny do użycia, dlatego więc chętnie używany jest hydrauliczny. Oczywiście zbyt zależny jest całkowicie od ceny po jakiej Pan będzie je kalkulował. W detalicznej sprzedaży cena takiego lewarka wynosi przeszło 100,— złotych. Co się zaś tyczy lewarków śrubowych, to również mogą one mieć zbyt, jeśli będą solidnie wykonane, gdyż większość z tych, jakie są dodawane do wozów odznacza się lekką budową i bardzo prędko się psują.

Sądzimy również, iż mógłby Pan mieć zbyt na wskaźniki kierunku (indeksy), które są dziś obowiązujące na każdym wozie. Większość tych wskaźników pochodzi z zagranicy. Jeżeli więc produkowałby je Pan w solidnem wykonaniu, zdaniem naszem, miałby Pan duże szanse powodzenia.

HUMOR



— *Co za szczęście! Żeby nie był sprzedany, byłby mnie przejechał.*

Elektryczny Rolls-Royce

W ostatnich czasach zjechały do Poznania, z okazji Powszechnej Wystawy Krajowej, liczne a niezwykłe samochody. Między innemi zjechał Misaer Cook, jeden z inżynierów Rolls-Royce'a we wspaniałym piaskowego koloru kabrjolecie. Na temat poznańskich przygód tego samochodu opowiadano następującą anegdotę.

Szofer Mr. Cook'a, odprowadzając wóz do garażu, palił przy sterze papierosa. Na pierwszym skrzyżowaniu ulic zatrzymał go policjant, zwracając mu uwagę, że palić przy sterze nie wolno.

— Dlaczego? — zapytał zdziwiony cudzoziemiec.

Zakłopotany policjant podrapał się w głowę, lecz wreszcie znalazł wytłumaczenie tego zakazu.

— Hm! Przecież pan jedzie na benzynie, a to się może zapalić.

— Na benzynie? Ja jadę na elektryczności — odpowiedział niestropiony szofer.

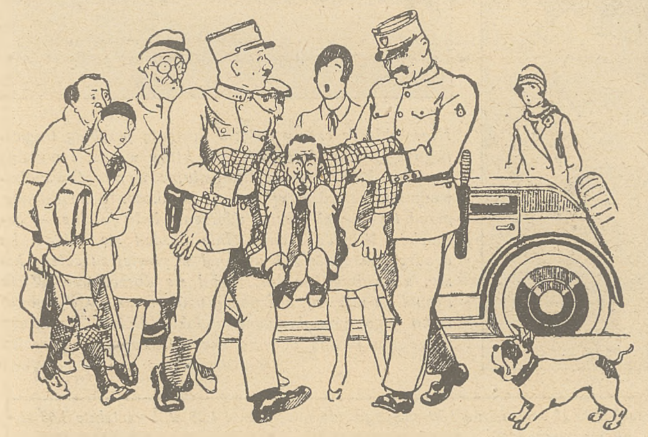
Policjant nadstawił ucha. — Rolls-Royce, jak to Rolls-Royce, nie wydawał szmeru, wobec czego policjant raz jeszcze podrapał się w głowę i oświadczył:

— W takim razie może pan palić.

Szofer uśmiechnął się dyskretnie i bez szelestu odjechał.



— *No i co pan zrobił z mojego nowego lakieru!*



— *Czy to wypadek nieszczęśliwy?*

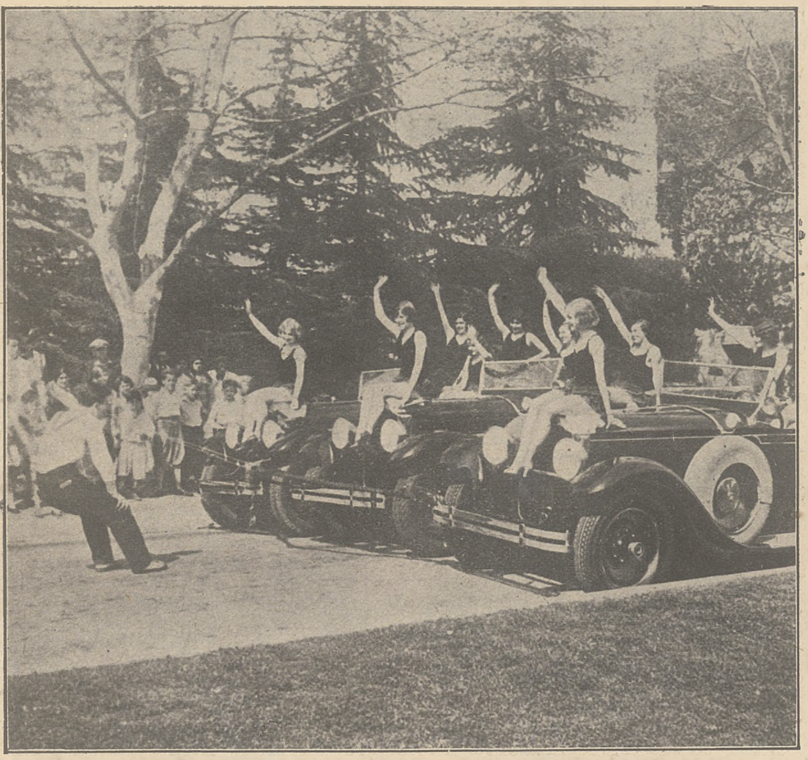
— *Ależ skąd! To tylko automobilista, który przejechał 200 kilometrów w nowoczesnej sportowej karoserji.*



— *Pan pyta o hotel „Pod Kogutem"? Czy pan tam mieszka?*

— *Nie. Ja jestem detektywem prywatnym tego hotelu.*

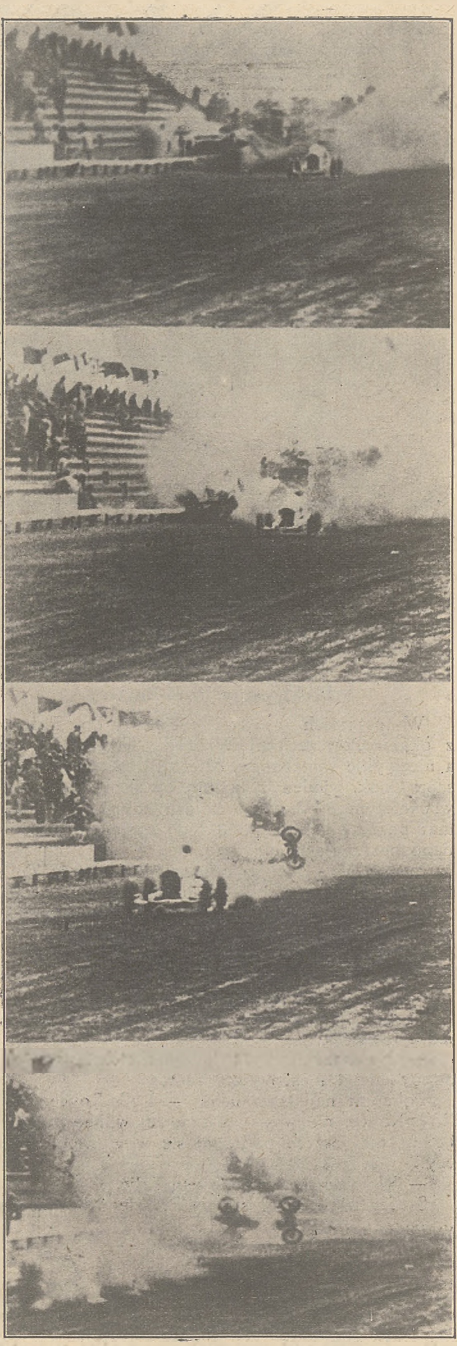
Rozmaitości ze świata



(U góry:) W Ameryce popisuje się pewien 18-letni herkules Artur Blackmer, który potrafi zębami uciągnąć trzy ciężkie samochody, pełne pasażerów. Na zdjęciu widzimy popis młodego atlety przed elegancką publicznością amerykańską w Polm Beach na Florydzie. Tym razem pasażerki uczyniły wszystko co mogły, by osiłkowi ulżyć w pracy, lecz ciężar trzech wielkich wozów nie zmniejszył się przez to. Fot. New York Times

(Na dole:) W Madrycie odbyły się wyścigi samochodowe dzieci. Samochody użyte do tego celu posiadały normalną konstrukcję, prócz motoru, który zastąpiono akumulatorami. Na zdjęciu widzimy zwycięscę tego wyścigu. Fot. Keystone





Niezwykłe te cztery zdjęcia ilustrują przebieg tragicznego wypadku Harry Wirth'a, który w czasie wyścigu w Doer Park (U. S. A.), usiłując wyminąć współzawodnika, zawadził w pełnej szybkości o balustradę przed trybunami. Skutki uderzenia były fatalne. — Samochód Wirth'a momentalnie obrócił się bokiem ku drodze, następnie zaś wykonał w powietrzu cztery kozły, a spadając na tor, rozbił się doszczętnie. Wirth skonał na miejscu, a z pod gruzów maszyny wydobyto tylko jego zmasakrowane zwłoki. Dzięki aparatowi kinowemu można obecnie skontrolować cały przebieg katastrofy. Fot. Wide World

Numer pojedyńczy 30 groszy. Prenumerata miesięcznie w ekspedycji i agencjach 1,20 zł, kwartalnie 3,50, przez pocztę miesięcznie 1,25 zł, kwartalnie 3,63 zł. Ogłoszenia: 1-łamowy milimetr na stronie 5-łamowej 25 gr, cała strona 390,— zł, pół strony 195,— zł, ćwierć strony 98,— zł. Miejsce na pierwszej stronie i specjalne, podług osobnej umowy. P. K. O. Poznań 200 149. — Naczelny redaktor Zdzisław Marynowski. — Redakcja i administracja: Poznań, Św. Marcin 70. — Telefony 4461, 4072, 3525, 3524, 3307, 1476. — Czcionkami, drukiem i nakładem Sp. Akc. Drukarnia Polska w Poznaniu.